Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 71

ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД: ПЕРВАЯ ПРОБА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00071
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 71, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 400 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 17.10.2019.
Дата выхода в свет: 09.01.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Алексей Гусев/Фотобанк Лори, 7 (вверху) © Charles01/Wikimedia commons, (в центре) © © РИА Новости, (внизу) © akg-images; 8 © © РИА Новости; 9 © частная коллекция; 10 (вверху) © Janee/Wikimedia commons, (внизу) © Herranderssvensson/Wikimedia commons; 11 (вверху) © Kieran White/Wikimedia commons, (внизу) © Юлия Ухина/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ

Сборка бензобака

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

Передний привод: первая проба

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Корпорация «Дженерал Моторс»

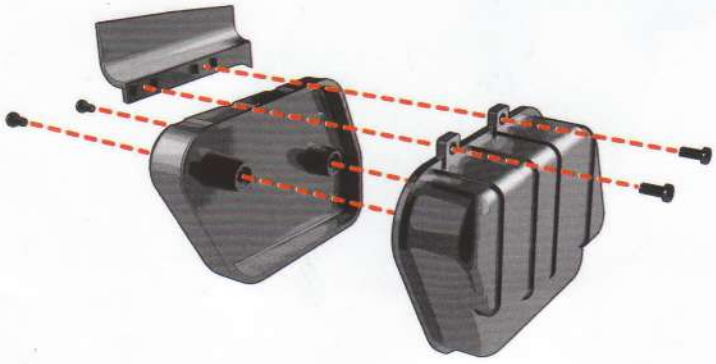
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка бензобака

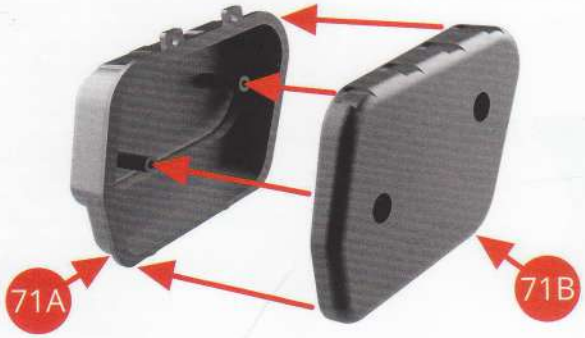
Соберите бензобак вашей модели ВАЗ-2101 из деталей, полученных с этим номером.

- 71A Левая часть бензобака
- 71B Правая часть бензобака
- 71C Панель
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- EP Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)

Схема сборки



1



Соедините правую часть бензобака 71B с левой частью бензобака 71A.

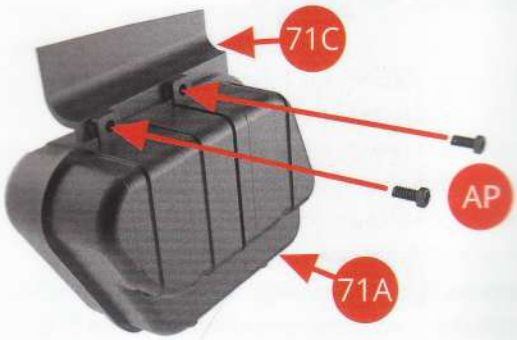
2

Скрепите двумя винтами EP обе части бензобака 71A и 71B.

3

Состыкуйте панель 71C с выступами на левой части бензобака 71A.

4



Закрепите панель 71C на выступах левой части бензобака 71A двумя винтами AP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Передний привод: первая проба

О том, что первое семейство переднеприводных автомобилей создавалось на базе модели ВАЗ-2108, знают все. Но мало кто слышал, что разработка этой темы началась на ВАЗе еще в конце 1960-х годов, когда завод еще не был достроен.

Уверенность в необходимости создания такого автомобиля возникла у главного конструктора ВАЗа В. С. Соловьева на фоне все возраставшего интереса многих автомобильных фирм к переднеприводным автомобилям.

Большой секрет автомобильной компании

При переговорах с итальянцами о «Фиате-124» имело место одно странное обстоятельство – представители итальянской фирмы тщательно скрывали от советских специалистов работы по переднеприводным автомобилям. Нет, конечно, никакого обмана не было, фирма «ФИАТ» безукоризненно выполнила все условия соглашения, «Фиат-124» был действительно отличной машиной – самой современной на советском рынке. Но время «классики» подходило к концу, и итальянцы поняли это раньше нас – за «124-й» моделью последовала ее модернизированная версия «Фиат-131», небольшими партиями выпускались «Фиат-132» и люкс-лимузин

Югославский автомобиль «Застава 101» (Zastava 101) – лицензионная копия модели «Фиат-128». Современная фотография.

«Фиат-130». И все это длилось недолго. Больше «классика» крупнейшим итальянским автопроизводителем не выпускалась. А вот работы по переднеприводным моделям велись очень активно.

Еще в 1965 году «Аутобьянки» (Autobianchi) – дочерняя фирма «ФИАТа» – выпустила модель «Примула» (Primula), ставшую пробным шаром принципиально новой концепции. Машина эта оказалась в полном смысле революционной. Все дело было в компоновке силового агрегата. Если у других машин, таких как Моррис» (Morris) и «Пежо» (Peugeot), редуктор переднего моста был вмонтирован в масляный картер двигателя (что создавало большие проблемы по удобству монтажа-демонтажа), то на автомобиль «Примула» к торцу поперечно расположенного двигателя крепился отдельный агрегат «КП-РПМ», который можно было при необходимости легко отсоединить для ремонта. Такая компоновка оказалась настолько удачной, что стала применяться повсеместно – все модели, включая современные, выполнены именно по такой схеме.

Объем выпуска «Примул» был невелик, что неудивительно для пробной модели, выпуск которой являлся своего рода разведкой боем. Прицельный залп последовал в 1969 году. Им стал «Фиат-128», ставший «Автомобилем года». Но в запасе у компании были еще два козыря: модель «Аутобьянки А112», выпущенная в ноябре 1969 года, и «Фиат-127», появившийся в марте 1971-го. И вновь попадание в десятку: «Фиат-127» тоже становится «Автомобилем года».

И все это происходило на фоне освоения в СССР «классической» заднеприводной модели.

Автомобиль «Аутобьянки Примула» (Autobianchi Primula) на территории Бенилюкса. 1974 год.

Строительство цехов ВАЗа в Тольятти. 1969 год.

Автомобиль «Аутобьянки А112». Италия. 1969 год.

Начало работ

Судя по всему, как ни скрывали итальянцы свои работы по переднему приводу, но кое-какие сведения к вазовцам попали. Да и общая мировая тенденция не была тайной для наших конструкторов и дизайнеров. Словом, судя по воспоминаниям дизайнера В. Пашко, работа над переднеприводным малолитражным автомобилем началась в 1969 году: «В конце 1969 года нам выделили помещение в холле дирекции на Белорусской 16, с окнами, выходящими на юг. Там была поставлена картонная стенка с шумоизоляцией. Это была первая мастерская, где у нас уже появился верстак и даже были укреплены первые плиты.

В конференц-зале

О том, в каких условиях приходилось работать разработчикам малолитражки, свидетельствует тот факт, что тогда Центр стиля (по сути, бюро перспективного проектирования) размещался в помещении конференц-зала дирекции завода.

Там мы впервые стали работать над полноразмерным макетом переднеприводного автомобиля 1101. Он исполнялся в двух вариантах, но на одном макете (было очень тесно). Правую часть проектировал Ю. В. Данилов, а левую – В. А. Ашкин.

Отдельно был создан посадочный макет этого автомобиля, где разрабатывались панель приборов, интерьер, передние и задние сиденья, обивка дверей и т. д. Мне тогда была поручена работа в основном по интерьеру».

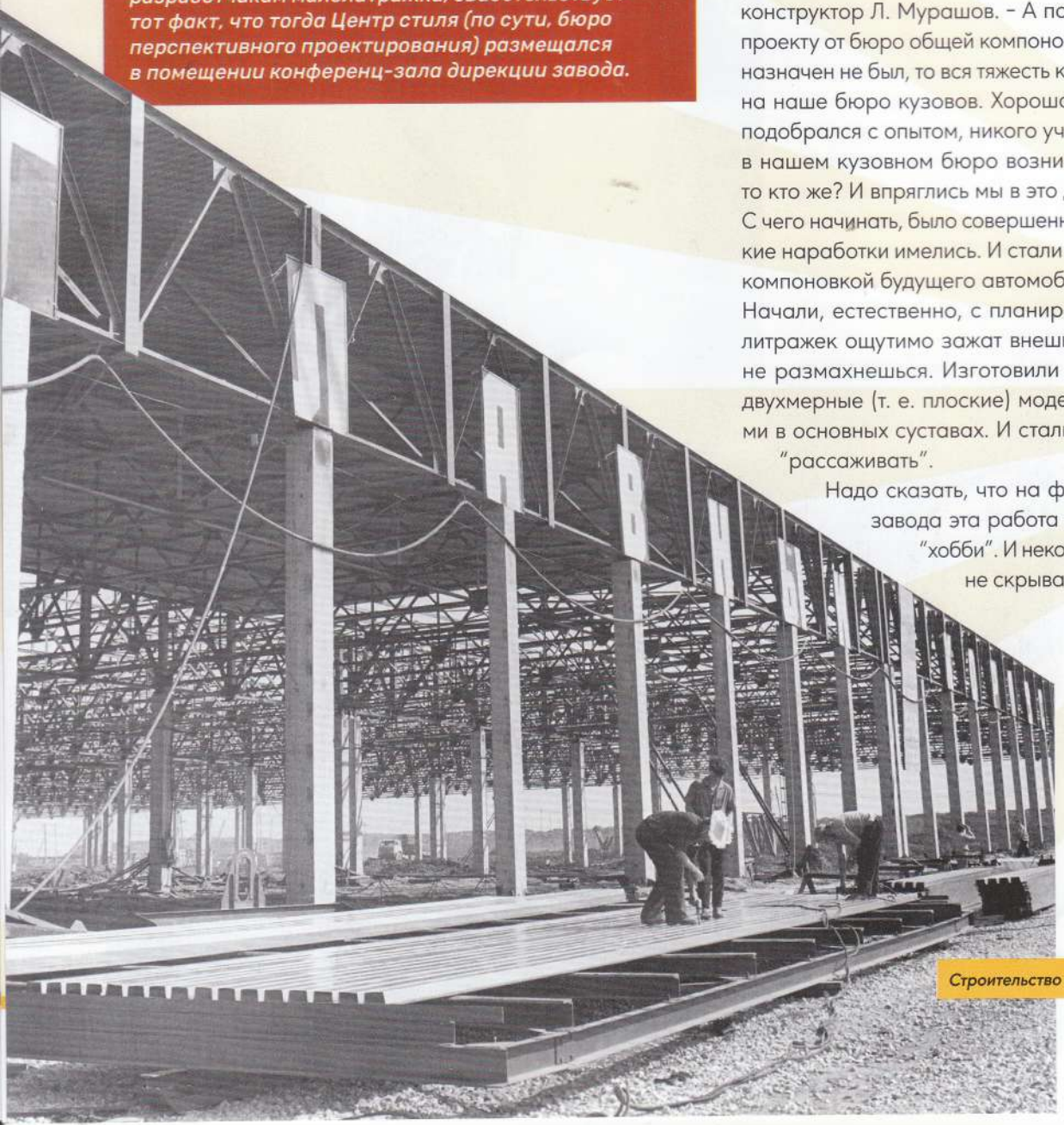
Сложность ситуации заключалась в том, что по сути это был первый с нуля создававшийся на заводе автомобиль. Причем создававшийся одновременно со строящимся заводом, в условиях пусконаладочного режима, испытаний основной модели автомобиля, ее освоения и т. д. Короче, всем было не до переднеприводника.

«Все работы по микролитражке Соловьев поручил курировать своему первому заму Б. Поспелову, – вспоминает конструктор Л. Мурашов. – А поскольку ведущий по этому проекту от бюро общей компоновки на самом первом этапе назначен не был, то вся тяжесть компоновочных работ легла на наше бюро кузовов. Хорошо еще, что коллектив у нас подобрался с опытом, никого учить было не надо. Поэтому в нашем кузовном бюро возникла ситуация: если не мы, то кто же? И впряглись мы в это дело на полном серьезе.

С чего начинать, было совершенно неясно. Но у меня кое-какие наработки имелись. И стали мы потихоньку заниматься компоновкой будущего автомобиля.

Начали, естественно, с планировки салона. Он у микролитражек ощутимо зажат внешними габаритами – сильно не размахнешься. Изготовили из пластика масштабные двухмерные (т. е. плоские) модели манекенов с шарнирами в основных суставах. И стали их на нашей планировке "рассаживать".

Надо сказать, что на фоне общей суеты по пуску завода эта работа выглядела тогда чуть ли не "хобби". И некоторые руководители открыто не скрывали своего пренебрежения».



Строительство завода ВАЗ в Тольятти. 1968 год.

Корпорация «Дженерал Моторс»

Когда речь заходит об американской автопромышленности, то, естественно, в первую очередь называются две фирмы: «Форд» и «Дженерал Моторс» – ведь это два старейших автопроизводителя-конкурента в США, основанные практически одновременно – в 1903 году.

Дэвид Бьюик, основатель «Бьюик Мотор Компани». 1891 год.

Первый олдсмобиль. 1897 год.

«Дженерал Моторс» (General Motors) – крупнейшая американская автомобильная компания до 2008 года являвшаяся, кроме того, крупнейшим автопроизводителем в мире. По состоянию на 2014 год компания занимала третье место в мире по количеству проданных автомобилей.

Рождение компании

В начале XX века автомобильный бизнес в США казался многим делом весьма привлекательным, и автомобильные фирмы появлялись как грибы после дождя. Впрочем, далеко не всем удавалось удержаться на плаву – общей бедой была нехватка средств. Время от времени компании разорялись, меняли хозяев, а зачастую и названия. Наиболее сообразительные вовремя поняли, что нужно объединяться. Так и появилась компания «Дженерал Моторс».

В 1892 году в Детройте Р. Э. Олдс основал фирму «Олдс Мотор Компани» (Olds Motor Company). В конце десятилетия Генри Лиланд, работавший ранее на заводе Олдса, основал «Кадиллак Аутомобайл Компани» (Cadillac Automobile Company), а Дэвид Бьюик – «Бьюик Мотор Компани» (Buick Motor Company). Собственно, объединение этих фирм и привело к появлению «Дженерал Моторс». В 1903 году под этим именем по инициативе директора фирмы «Бьюик» Уильяма Дюранта (или Дюрана) объединились «Олдс Мотор» и «Бьюик». Слияние позволило успешнее противостоять конкурентам. Позиции вновь образованной фирмы усилились в 1909 году после присоединения компаний «Кадиллак» и «Понтиак». Примечательно, что бренды сохранялись неизменными и покупатели, приобретая автомобиль той или иной марки, порой не подозревали, что платят в кассу «Дженерал Моторс».

«Кадиллак» 61-й серии «Дженерал Моторс». Современная фотография.

Вскоре «Дженерал Моторс» скупила около трех десятков фирм, так или иначе связанных с автоиндустрией. Однако не всем акционерам нравились рискованные операции и авантюристический стиль управления Дюранта, и когда в 1910 году финансовое положение фирмы в очередной раз ухудшилось, его принудили не только отказаться от руководства компанией, но и покинуть ее. Впрочем, уже в 1915 году Дюрант вернул себе компанию, выкупив контрольный пакет акций. Вернувшись триумфатором, предприниматель изменил название компании на «Дженерал Моторс Корпорейшн» (General Motors Corporation (GMC)» и возглавлял ее до 1920 года. К тому времени GMC уже на равных боролась с «Фордом» за право называться крупнейшим автомобилестроительным предприятием не только США, но и всего мира: общий объем производства всех брендов компании превысил 367 тыс. автомобилей в год.

«Кадиллак 57» 1916 года выпуска. Современная фотография.

Эпоха расцвета

1920-е годы стали временем выхода «Дженерал Моторс» на внешние рынки. Еще в 1918 году заработал ее филиал в Канаде, в 1925-м была приобретена британская компания «Воксхолл» (Vauxhall), а в 1929-м в состав концерна вошла немецкая фирма «Опель» (Opel). К концу десятилетия корпорация прочно укрепилась на первой строке рейтинга крупнейших мировых автопроизводителей. В 1929 году ее предприятия выпустили чуть менее 2 млн машин. А в начале 1930-х годов фирма вышла на рынок еще одного континента – Австралии, – создав совместное производство с местной маркой «Холден» (Holden). В 1936 году объем выпуска GMC перевалил за 2 млн автомобилей.

Начавшаяся в 1939 году Вторая мировая война негативно повлияла на объемы производства автомобилей в мире, что отразилось и на GMC: пришлось существенно сократить выпуск легковых машин из-за перехода на выпуск военной продукции. К тому же корпорация практически потеряла «Опель», национализированный германскими властями. Вместе с тем GMC стала основным поставщиком грузовых автомобилей для армии США. Компания производила танки, самолеты, оборудование для подводных лодок и т. д. За годы войны примерно четверть авиационных двигателей в США была изготовлена на заводах GM.

В послевоенные годы компания быстро восстановила лидирующее положение на мировом рынке. С 1950 года все марки автомобилей фирмы стали доступны с автоматической коробкой передач, в 1955 году появились восьмицилиндровые двигатели, была улучшена аэродинамика машин, электропитание переведено с 6 на 12 вольт, появились усилители руля и тормозов, а также кондиционеры и ремни безопасности.

«Шевроле GM» 1961 года выпуска. Современная фотография.

Бизнес развивался. К началу 1980-х годов компания имела отделения практически по всему миру – в Бразилии, Мексике, Южной Африке, затем они открылись в Китае и России. Сегодня «Дженерал Моторс» имеет филиалы в 120 странах, а общее число ее сотрудников достигает 209 тыс. человек. Подразделения компании и ее партнеры работают с целой группой брендов: Baojun, Buick, Cadillac, Chevrolet, Daewoo, Holden, Isuzu, Jiefang, Opel, Vauxhall и Wuling.

Что касается России, то первыми на отечественный рынок вышли бренды «Опель», «Шевроле» (Chevrolet) и «Кадиллак». В 2002 году появилось и первое совместное предприятие – ЗАО «Джи Эм – АвтоВАЗ», выпускающее модель «Шевроле Нива» (Chevrolet Niva).

В мае 2011 года в России у компании было 154 автодилера марки «Шевроле», большинство из них также занимались продажей автомобилей марки «Опель», а 28 дилеров продавали «Кадиллаки». В России в 2010 году GM заняла второе место по продажам машин всех марок.

Под разными логотипами

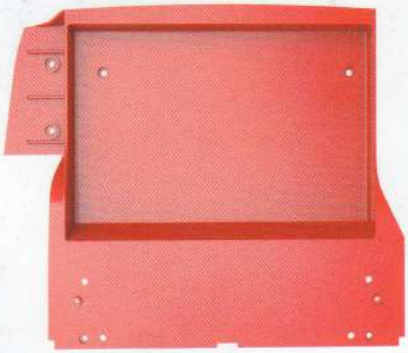
Каждый бренд, входящий в корпорацию «Дженерал Моторс», имеет собственный логотип, а вот эмблемой всей корпорации являются две латинские буквы – GM. При этом все пикапы и грузовики маркируются уже тремя буквами – GMC.

Автомобиль «Шевроле Нива» (Chevrolet Niva). Современная фотография.

В НОМЕРЕ 72

- УСТАНОВКА БЕНЗОБАКА И ПАНЕЛИ ПОЛА БАГАЖНИКА
- «БУХАНКА» УАЗ-452: 60 ЛЕТ УСПЕХА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПАНЕЛЬ ПОЛА БАГАЖНИКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!